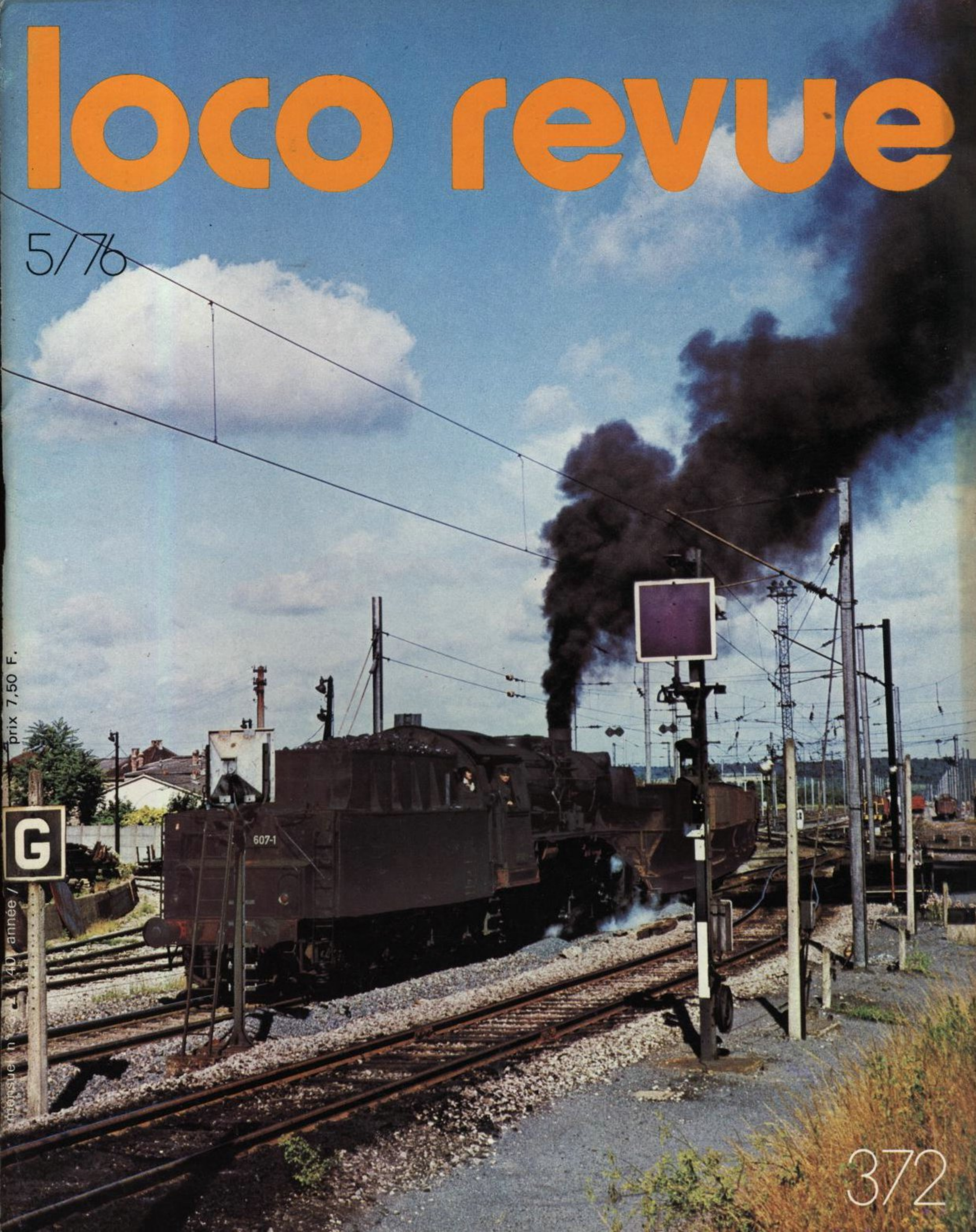




loco revue

5/76

prix 7,50 F.

G

mensuel n° 401 année 7

372



loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 5/76 372

c. f. réels	242	à toute vapeur entre Rheine et Norddeich (1)
	246	vapeur : à travers quelques vestiges...
modélisme	249	construction d'un autorail De Dion-Bouton en Oe
électricité	252	commande et temporisation centralisées
le décor du réseau	257	Volet n° 4 : organisation d'un dépôt vapeur
modélisme à toute vapeur	260	chaudière : emboutissage des plaques
model shopping	266	Archangel Models, Maquetrama, Roco, Tréhin, Marklin
divers	255	Steam, une nouvelle adresse pour les amateurs de modèles à vapeur vive
	262	courrier des lecteurs
	263	à travers les clubs
	264	la presse étrangère
	265	des livres et des revues
	272	petites annonces

COUVERTURE : Ultime trafic frontalier en traction vapeur :
Ligne Dillingen-Bouzonville, la Pacific BR 050 607-1 poussant un train de
minerais arrive en gare de Bouzonville SNCF.

Cliché Wolfgang Goy



Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU

Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU

Avec la collaboration de :
Xavier Jacquet, Clive Lamming, Marcel
Le Guay, Francis Marx, P. Chenevez

ADMINISTRATION - REDACTION

PUBLICITE - VENTE :

Au siège de la revue, à l'adresse
ci-dessous. Tél. (97) 24.01.65.

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.

En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aéroports.

Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) : France, 7,50 F, Belgique 80 FB, autres pays, 8,50 FF.

*Abonnement un an (11 numéros) :
France 70 F ; Belgique 700 FB ;
autres pays 80 FF.*

L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.

*C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : B.N.P. Auray.*

*Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.*

*Les articles signés reflètent l'opinion
de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.*

*Les insertions publicitaires n'impliquent
nullement l'engagement de la revue de
recevoir toutes les annonces qui lui
seraient soumises. Le journal conserve
l'entière liberté d'y donner ou de n'y
pas donner suite, sans avoir à fournir
motifs ou justifications.*

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray



1
lefevre

à toute vapeur entre Rheine et Norddeich

Jacques LEFÈVRE

EN R. F. A. : DERNIER SURSIS POUR LES PACIFIC

On peut penser qu'il s'agit d'un rêve lorsque l'on dit qu'il existe encore — et pas très loin de notre pays — des trains de voyageurs rapides et express tractés sur près de 200 kilomètres par des locomotives de type Pacific (231) !

Pour nous qui ne voyons plus ce spectacle depuis une dizaine d'années déjà, cela paraît incroyable ! Pourtant c'est en Allemagne fédérale, à quelques centaines de kilomètres de Paris, que l'on peut encore assister quotidiennement à cet événement, sur la ligne Rheine-Norddeich. Il ne faut pas oublier d'ailleurs les autres merveilles de la vapeur que l'on peut aussi admirer sur cette ligne, où l'essentiel du trafic voyageurs, et surtout marchandises, est encore assuré par ce mode de traction.

La première partie de ce reportage sera consacrée à Rheine et à son dépôt et s'articulera à une seconde partie intéressant la ligne proprement dite, de Rheine à Norddeich via Emden, en vue de constituer un guide pratique susceptible de vous inciter à découvrir à votre tour cette ligne et de vous fournir tous les renseignements pouvant simplifier votre séjour.

1 - Rheine gare : arrivée d'un express venant de Norddeich, tracté par une Pacific de série 012.

2 - Rheine, boulevard Konrad Adenauer : loco-monument 01 1056.

1. RHEINE

Si vous arrivez à Rheine venant de Münster, ce qui est l'itinéraire le plus classique soit par le train, soit par la route, votre première impression sera véritablement « fumante » ! En effet, bien avant l'agglomération, sur votre gauche à l'entrée du triage, vous apercevrez des panaches de fumée très révélateurs de la présence d'un dépôt encore en activité...

Votre premier objectif : la gare, ce qui est évident si vous arrivez par le train ; pour l'automobiliste ce peut être également un bon point de départ, dans la mesure où de vastes parkings vous permettent de vous garer facilement. La gare occupe une position relativement centrale et la vieille ville n'est qu'à quelques centaines de mètres à peine. Comme à peu près partout en Allemagne fédérale, l'accès aux quais est libre ; vous vous apercevrez bientôt que d'autres amateurs sont déjà postés derrière leurs appareils photographiques. On compte parfois jusqu'à 50 « mordus » en une seule journée à Rheine, venus d'Allemagne fédérale, bien sûr, mais aussi des Pays-Bas tout proches et de Grande-Bretagne, les Français étant plus rares.

Prenez position à votre tour sur l'un des quais, vous n'aurez pas longtemps à attendre et, suivant l'heure, vous verrez passer en double traction venant du nord, un train de minerais de 4 000 t ou bien un marchandises ordinaire, en simple traction, remontant vers Emden ou les Pays-Bas. Et puis voici, Pacific en tête, un express qui arrive du nord ; un peu plus tard, c'est encore une Pacific qui assure le relais traction d'un rapide qui va partir vers Norddeich. Cette première prise de contact étant réalisée, il faudra songer à vous loger ou à vous restaurer ;

cela ne pose aucun problème, le bureau de tourisme, à 100 m de la gare dans l'avenue qui lui fait face, vous donnera tous renseignements, mais surtout vous vendra une remarquable brochure « Rheiner Dampf 75-76 » pour quelques DM. Un texte en anglais et en allemand (aurait-on oublié qu'il y a aussi des ferrovipathes chez nous ?) vous donne des renseignements pratiques sur le dépôt et les moyens d'accès, un plan de la ville, l'effectif et les numéros des locomotives figurant au dépôt de Rheine, la grille de toutes les circulations vapeur, voyageurs et marchandises, sur la ligne Rheine-Emden-Norddeich et sur des lignes voisines, des extraits de cartes situant des points intéressants, le tout agrémenté d'une douzaine de très belles photographies. Ce petit ouvrage se révèle fort utile car il permet de bien organiser sa journée.

Le dépôt est bien sûr le point qui va retenir toute notre attention ; il se trouve à environ 3 km au sud de la gare et on peut l'atteindre facilement par la route avec sa propre voiture ou bien grâce aux services réguliers assurés par les bus de la DB partant de la place de la gare et qui vous déposent à l'entrée même de l'établissement. Là aussi, comme à peu près partout en RFA, l'accueil est très cordial et la visite du dépôt est libre moyennant le paiement d'une taxe de 1,39 DM par personne couvrant en particulier les frais d'assurance ; cette formalité se déroule dans la pièce n° 5 au premier étage des bureaux. Quelques règles élémentaires de sécurité devront être respectées et il est préférable de venir visiter le dépôt pendant les heures d'ouverture des bureaux, mais aussi quelle ambiance la nuit... nous en reparlerons !

Le dépôt est assez classique quant à sa disposition, il est en cul-de-sac avec voies d'entrée, de chargement en combustible et de sortie, un tiers de rotonde

à 18 voies, un pont tournant et, dans le fond, un atelier de réparations. L'effectif comporte actuellement 60 locomotives vapeur se répartissant ainsi :

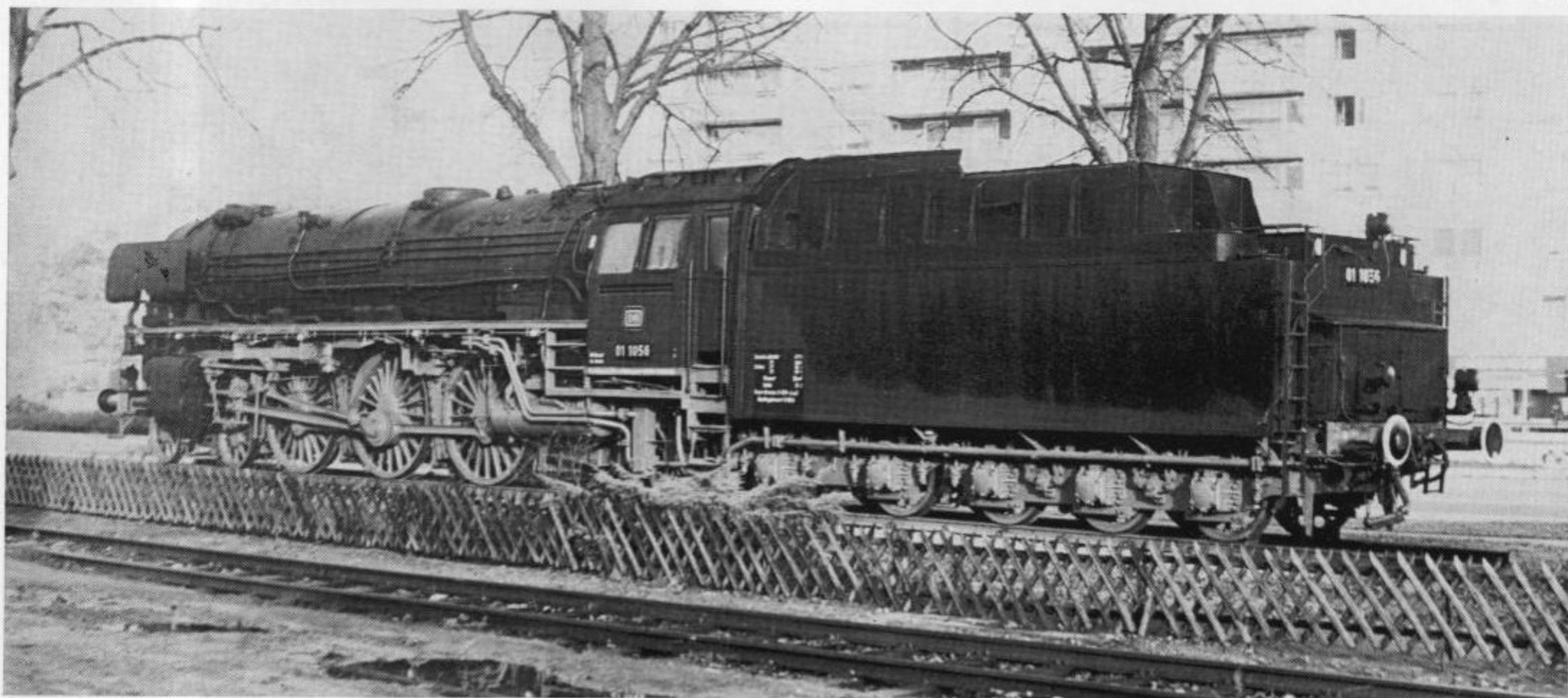
- série 012 type Pacific (231) fuel : 8 en état de marche dont 5 en service régulier,
- série 042 type Mikado (141) fuel : 35,
- série 043 type Decapod (150) fuel : 17.

(Pour plus de détails voir tableau des caractéristiques des locos de la ligne Rheine-Norddeich.)

Au dépôt relaient également la 043 fuel et la 044 (type 150 charbon) de Emden et quelquefois de Gelsenkirchen-Bismarck. Enfin, très discrètes, les locomotives électriques sont garées entre les voies d'accès et de sortie. Vers le fond du dépôt, quelques Pacific réformées, séries 012 et 011 (charbon), attendent le chalumeau des démolisseurs.

Si vous ne connaissez d'ambiance que celle donnée depuis quelques années déjà par les dépôts vapeur agonisants de la SNCF, vous découvrirez ici un des derniers grands spectacles ferroviaires qui se puissent rencontrer en Europe ; placez-vous à proximité du pont-tournant, regardez, écoutez et sentez...

Tout autour de vous ce ne sont que halètements de pompes à air, chuintements de vapeur, ronronnements et explosions de réallumage des brûleurs à fuel, au klaxon grésillant du pont-tournant répondent les coups brefs et très graves des sifflets des locomotives. Ici une Pacific recule lentement, faisant patiner ses roues de 2 m sur les rails gras de fuel ; devant la rotonde, une 042 et une 043 envoient de la vapeur dans le tender fuel de deux autres locos que l'on rallume.



CARACTERISTIQUES DES LOCOMOTIVES DE LA LIGNE RHEINE-NORDDEICH

Série 012 : Type Pacific (231) ; 34 locos de la série 01^{re} ont été transformées en chauffe au fuel à partir de 1959. Munies de trois cylindres et de roues motrices de 2 m de diamètre, timbrées à 16 bars et autorisées à circuler à 140 km/h, elles constituent encore les plus puissantes machines à vapeur de la DB avec leurs 2 470 ch.

Série 042 : Type Mikado (141) ; issues de la série 041 charbon (360 exemplaires), les 042 ont été transformées en chauffe au fuel entre 1957 et 1961 (40 exemplaires dont 35 figurent encore à l'effectif). Dotées de roues motrices de 1,60 m de diamètre, autorisées à 90 km/h, elles développent 1 975 ch.

Série 043 : Type Decapod (150) ; issues de la série 044 par transformation en chauffe au fuel à partir de 1955 ; une quarantaine de locomotives ont subi la transformation, certaines même encore en 1974 aux ateliers de Braunschweig. Elles ont les mêmes caractéristiques que les précédentes, mais développent 2 100 ch.

Série 044 : Type Decapod (150) ; très grande série de près de 2 000 unités, chauffées au charbon ; elles ont été construites entre 1932 et 1945. Dotées de 3 cylindres, de roues motrices de 1,40 m de diamètre, autorisées à circuler à 80 km/h, elles développent 1 910 ch.

Série 050-051-052 : Type Decapod (150) ; avec plus de 10 000 exemplaires, il s'agit du groupe le plus important jamais construit dans le monde. Circulant encore dans de nombreux pays, ce sont les locos de cette série qui clôtureront le règne de la vapeur à la DB. Avec leurs roues motrices de 1,40 m de diamètre, autorisées à circuler à 80 km/h, elles développent une puissance de 1 625 ch.

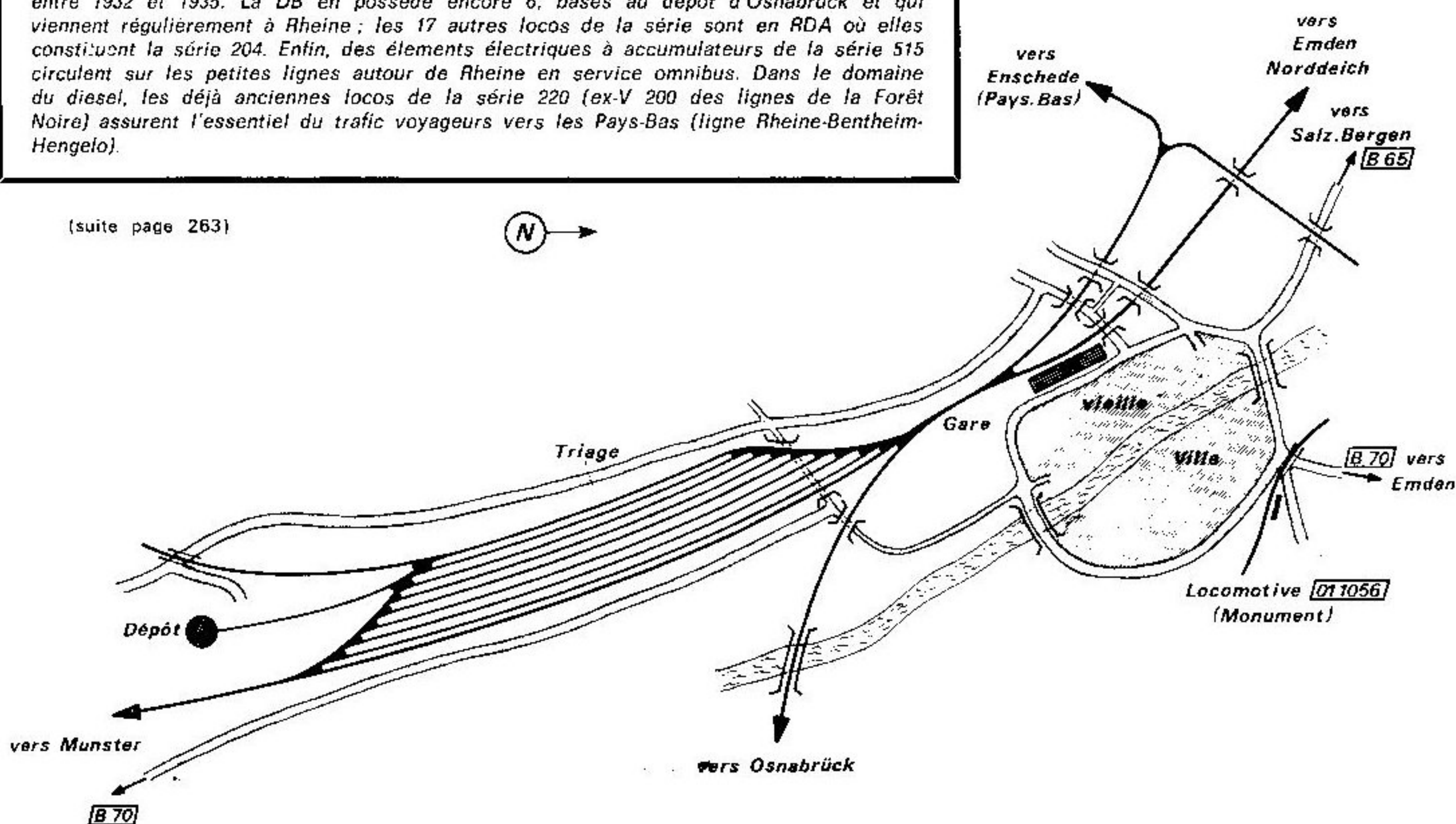
Série 094 : Type Ten wheels switcher (050 T) ; locos de manœuvres construites à partir de 1914 pour l'Etat Prussien à plus de 1 200 exemplaires et constituant la série T 16'. Dotées de roues motrices de 1,35 m de diamètre et autorisées à circuler à 60 km/h, elles développent 1 070 ch.

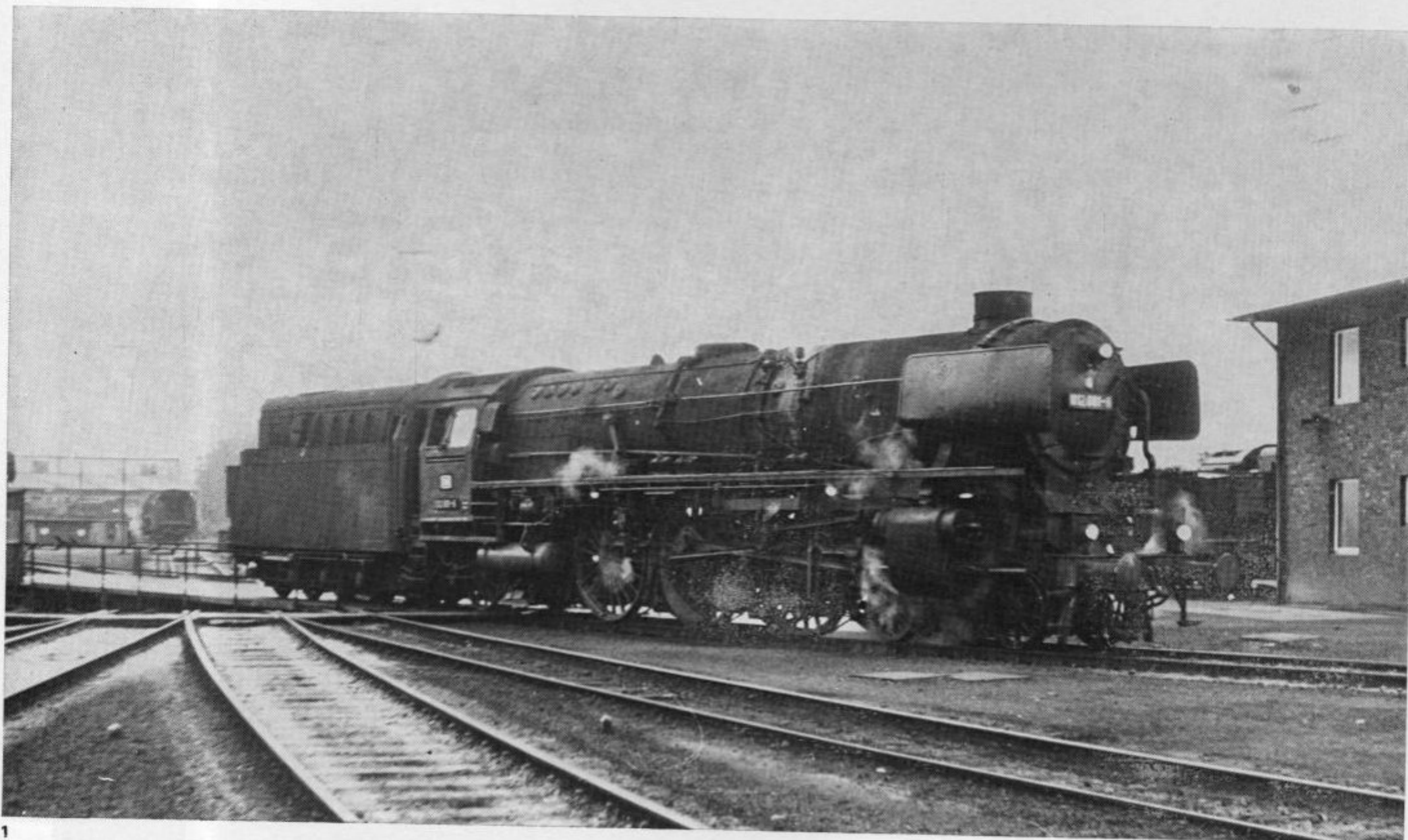
NOTA. — *Rheine offre également d'autres curiosités ferroviaires non négligeables. Dans le domaine de la traction électrique, vous pourrez voir des locos de la série 104 ; il s'agit d'engins de configuration très curieuse 1 AB 1 construits à 23 exemplaires entre 1932 et 1935. La DB en possède encore 6, basés au dépôt d'Osnabrück et qui viennent régulièrement à Rheine ; les 17 autres locos de la série sont en RDA où elles constituent la série 204. Enfin, des éléments électriques à accumulateurs de la série 515 circulent sur les petites lignes autour de Rheine en service omnibus. Dans le domaine du diesel, les déjà anciennes locos de la série 220 (ex-V 200 des lignes de la Forêt Noire) assurent l'essentiel du trafic voyageurs vers les Pays-Bas (ligne Rheine-Bentheim-Hengelo).*

1 - Rheine dépôt : la Pacific 012 081-6 manœuvres près du pont tournant.

2 - Rheine dépôt : un "géant noir", Pacific 012 055-0, prête au départ pour un train de nuit.

Rheine : situation de la gare



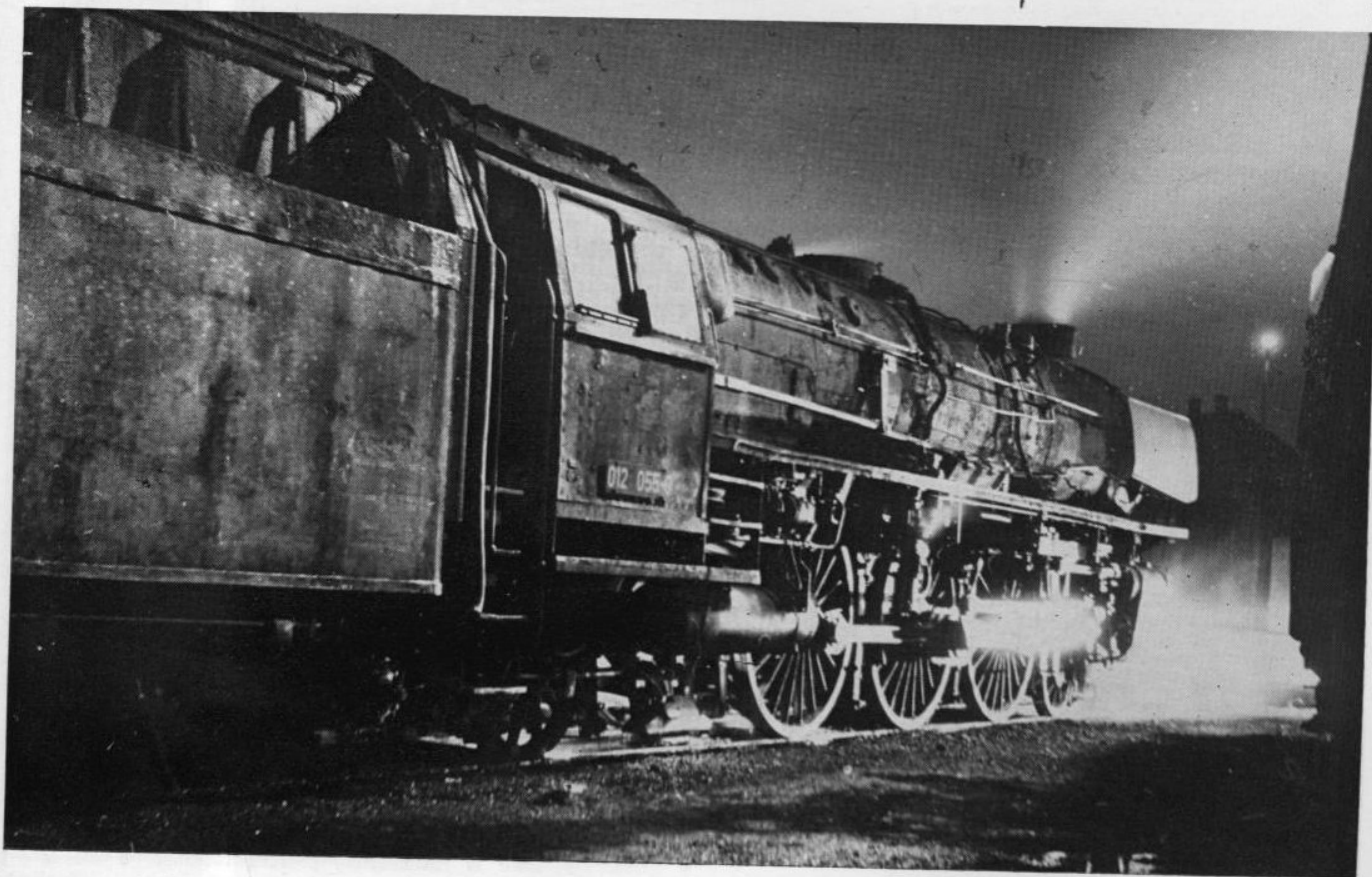


1

lefevre

lefevre

2



vapeur : à travers quelques vestiges...



Fournier Le Ray

Ayant eu connaissance, grâce aux renseignements fournis régulièrement par la rubrique "Nouvelles brèves", des lieux où se trouvaient encore quelques machines vapeur, j'ai entrepris, lors de mes vacances 75, un tour de France partiel qui m'a permis de voir et de photographier les derniers vestiges d'un mode de traction en voie d'extinction.

Ma première étape fut Longueville où, très aimablement accueilli par un membre de l'AJECTA, j'ai pu visiter le dépôt de cette association et juger, d'après le nombre de locos y figurant, de l'impressionnant travail de rénovation restant à entreprendre par les « Ajectistes ».

Ensuite, je me suis rendu à Châtillon-sur-Seine, but principal de mon voyage, en passant par La Chapelle-Saint-Lucet dont le dépôt est démoli et les 141.TB absentes. J'ai résidé à Châtillon durant trois semaines, observant des circulations vapeur du 17 au 30 juillet.

- Deux locos assuraient les trains spéciaux entre Châtillon et Troyes (140.C-38 et 287) ;
- la liaison Châtillon - Gray a été supprimée ;
- deux A-R, en traction diesel, existent entre Châtillon et Recey-sur-Ource, au-delà, vers Is-sur-Tille, la ligne est fermée depuis le 1^{er} juin.

Pendant mon séjour, j'ai eu le plaisir d'effectuer un merveilleux accompagnement sur la C-287 (140 km entre Châtillon et Troyes A-R, le 25 juillet), et la chance d'assister au tournage d'une séquence de nuit d'un film de Claude Lelouch (23 et 24 juillet) au cours duquel les deux 140.C ont évolué sous les projecteurs dans une ambiance féérique faite de panaches de vapeur, de fumée et de coups de sifflets. Au

passage, il est à noter que la vapeur ne suscite pas que de l'amour chez les tractionnaires châtillonnais dont certains déclaraient en avoir « plein le dos » de rouler avec ces « bécanes »...

J'ai quitté Châtillon bien à regret et je me suis rendu à Nevers, pour les 141.R. Au cours de ma visite au dépôt de cette ville, j'ai dénombré dix-neuf 141.R, vingt-trois tenders dont vingt et un 30.R (charbon) et les [6] 16.A-278 et [5] 30.A-102 ex-PLM. Dans la rotonde à ciel ouvert où stationnent les R, j'ai pu constater que celles-ci se trouvaient dans un grand état d'abandon et pour certaines de délabrement ; leur foyer sert de dépôt à ordures et quelques pièces de cabine sont ôtées !

Quant à la R-68, l'absence de ses pare-fumée lui donne un curieux air de famille avec les 5800 PO. Il est probable que les R demeurent encore à Nevers pour un certain temps, car les ferrailleurs ne sont pas venus cette année et, lorsqu'ils se rendent au dépôt, seuls quatre ou cinq éléments sont dépecés.

Après avoir quitté la capitale nivernaise, je suis allé à Vierzon en R.T.G. Là, sept 141.R et huit 30.R graissés et en parfait état de marche sont remis à l'abri. Quel contraste avec le dépôt de Nevers ! Parmi ces machines, dont il suffirait de remonter les bielles motrices et les bielles de commande du levier d'avance pour qu'elles forment une belle cavalerie, j'ai retrouvé, à mon grand étonnement, deux R de Bordeaux. D'autres locos sont garées à Vierzon en vue de leur figuration au Musée de Mulhouse : les 141.TA-452 (ex-5452 PO) dont la restauration, presque terminée, a été la



2

Fournier Le Ray

1 - Au dépôt de Gray.

2 - La gare de Valençay sur Le Blanc-Argent.

3 - Automotrice ZDP 9 ex-AE.1 P.O. à courant continu 600 V, puis 1500 V, de 1904 à Vierzon.

4 - Au dépôt de Romorantin du Blanc-Argent.



3

Paquier

Paquier

4

**141.R et tenders 30.R garés au
dépôt de Châtillon-sur-Seine**

141.R - 218	et tender 30.R - 218
— 177	— 177
— 584	— 346
— 592	— 592
— 71	— 71
— 532	— 1207
— 554	— 554
— 68	— 68
— 167	— 243
— 649	— 649
— 607	— 607
— 12	— 12
— 693	— 693
— 307	— 307
— 122	— 122
— 243	— 267
— 626	— 626
— 330	— 541
— 631	— 631

et les tenders 30.R - 561 et 598, non accouplés.

**141.R et tenders 30.R garés au
dépôt de Vierzon**

141.R - 1163	et tender 30.R - 1163	(Bordeaux)
— 1332	— 1332	(Vierzon)
— 1324	— 1324	(Bordeaux)
— 840	— 840	(Vierzon)
— 1108	— 1108	(Vierzon)
et les 141.R - 1002 (Vierzon, ex-Avignon)		
et — 1015 (Vierzon), sans tenders		
et les tenders 30.R 809, 744 et 874,		
non accouplés.		



seule entreprise, 140.A-908 (ex-4008 Midi), 230.B-614 (ex-1314 Midi), 2D2 5502 PO, BB 1283 PO (dite « boîte à sel »), BB 102 PO, Z 4308 Midi, 2D2 5301 PO et ZDPq 4001 (ex-AE 1 PO, 600 V).

Après Vierzon, mon périple m'a conduit à Salbris-Buzançais en visitant, au passage, les ateliers de Romorantin. J'ai été fort surpris du confort des autorails Verney et de leur vitesse : 70 km/h, ce qui est très honorable pour une ligne à voie métrique. La ligne du Blanc à Argent a d'importants problèmes d'entretien provoqués par la suppression d'emplois (le nombre d'ouvriers affectés aux ateliers est passé de vingt-cinq à cinq !), mais continue, malgré cela, à assurer un excellent service.

Mon avant-dernière étape fut Chinon-Richelieu où, grâce à l'AJECTA, on peut encore circuler sur une ligne, en traction vapeur (voir LR, n° 354).

Mon voyage s'est enfin terminé à Thouars où la 232.U-1, entièrement restaurée et protégée par des bâches, était prête à partir pour Mulhouse.

Les 032.TA-72 (ex-312 Midi), 231.C-78, 141.TD-740 et 150.A (ex-6065 PO) figurent aussi dans ce dépôt. Toutes ces machines devraient être affectées à d'autres dépôts (peut-être ceux de Saintes et La Rochelle) car celui de Thouars sera démolì avant la fin de cette année et on ne sait où mettre les locos.

Pour conclure, je préciserai que ce « petit voyage » de 1960 km s'est effectué intégralement par le train ce qui, pour un ferroviathe, est une grande satisfaction et qu'il m'a permis de réaliser de nombreuses photographies (plus de 500 clichés).

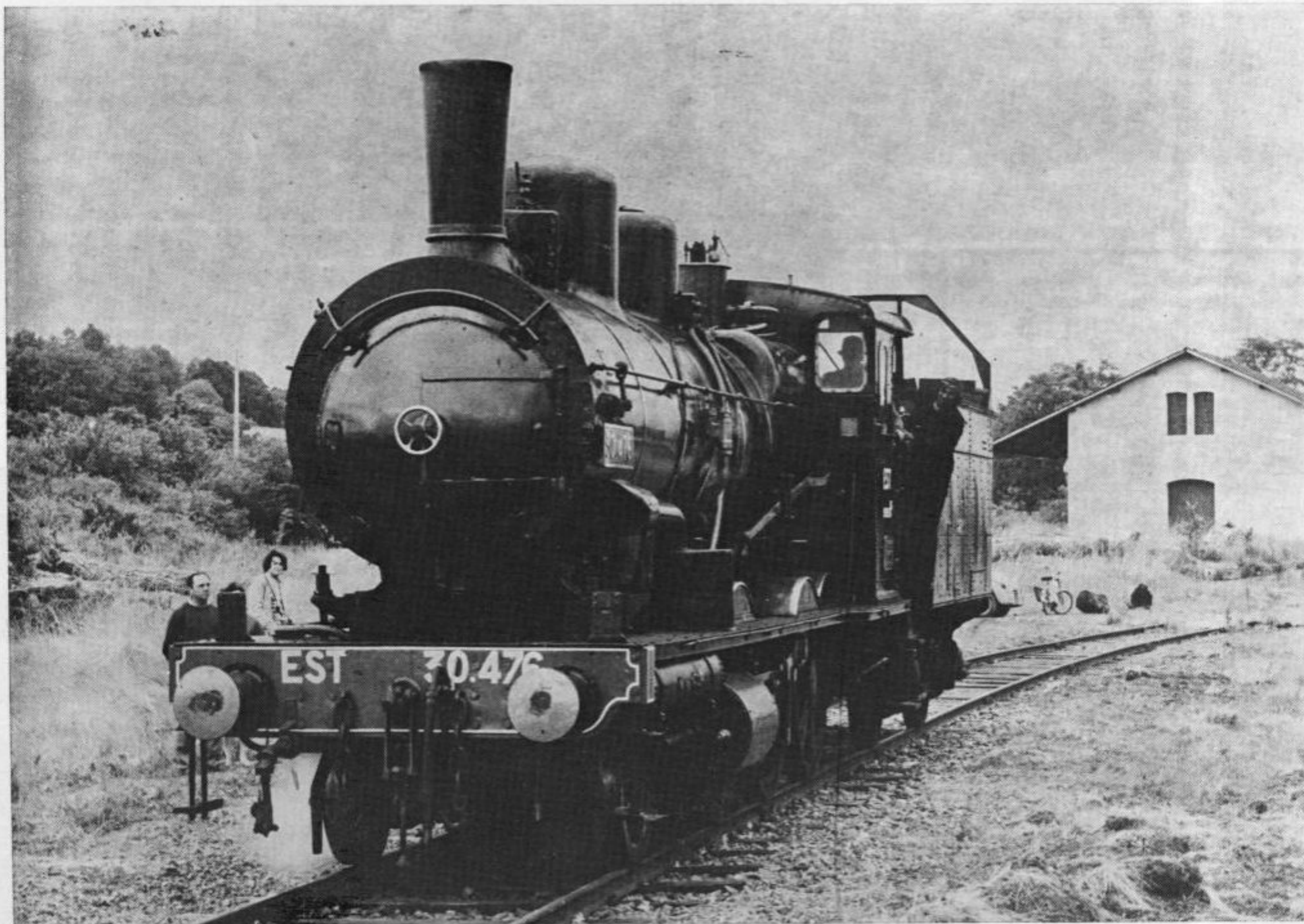


Paquier

1 - Locomotive fantôme à Thouars : 232-U.1 sous housse plastique, en attente de départ pour Mulhouse.

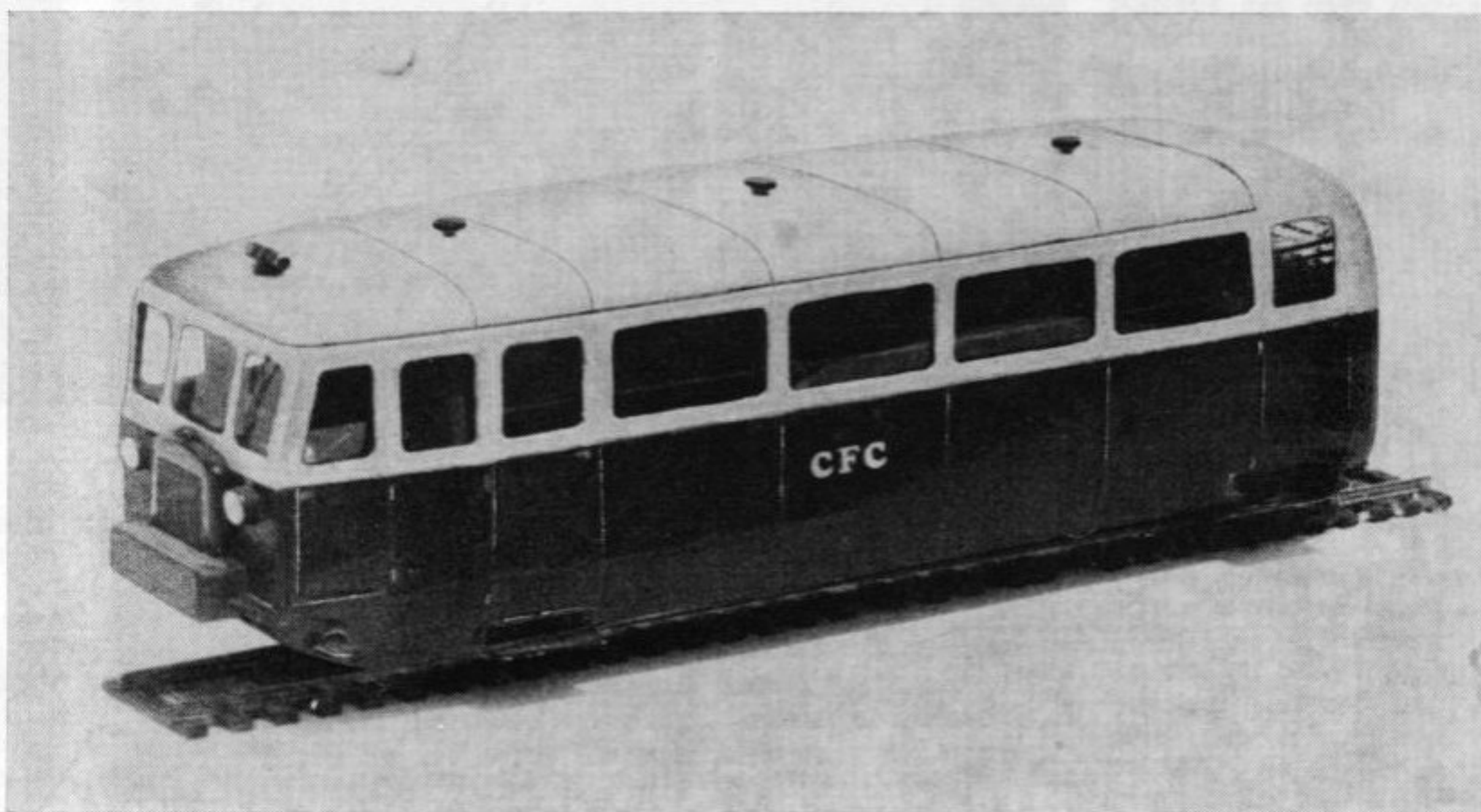
2 - La 130.B.476 de l'AJECTA de la ligne Chinon-Richelieu.

Lamming



construction d'un autorail De Dion-Bouton en Oe

□ claude cornier



Cornier

A une certaine époque, j'avais réalisé un petit réseau en Oe, avec du matériel de ma fabrication dont un autorail de Dion, type NC unidirectionnel à bogie avant et essieu à l'arrière. Ce modèle n'est pas une reproduction exacte, car les CFC (Chemins de fer cornieriens) étant en voie de 0,60 m, j'ai dû l'adapter aux exigences de cet écartement, mais il est facilement transposable en métrique, pour les puristes. (Pour les vues de l'engin réel, voir les numéros 84 et 125 de la revue « Chemins de fer régionaux et urbains », éditée par la FACS, consacrés aux CFD du Vivarais et de la Lozère.)

1) CONSTRUCTION

La carrosserie de ce modèle est en laiton, gravé par procédé photochimique (1); la toiture est en bois et l'aménagement intérieur (fauteuils) en balsa. La partie mécanique est constituée d'un bogie-moteur Jouef (celui de l'autorail unifié 300 ch, réf. : 760 E).

(1) Ce procédé qui ne demande aucun équipement important a fait l'objet d'une étude de J.-C. Tramon publiée dans « Loco-Revue » n° 334 (et non 324 comme indiqué par erreur dans l'article de M. Viers, relatif à la construction d'un chasse-neige en HOe, « Loco-Revue » n° 369, 2/76). N.D.L.R. — Le numéro 334 étant épuisé, les lecteurs désireux de s'y reporter peuvent obtenir des photocopies de l'article concerné en les demandant à nos services (4 pages : 11,50 F franco).

N'ayant aucune précision sur le châssis de l'engin et la disposition notamment de l'essieu arrière, je l'ai improvisé à partir d'un bogie de tender de 140.C Jouef coupé en deux et maintenu en place par un boulon (le trou de pivot initial a été conservé). Pour toutes ces opérations, se reporter au schéma en éclaté.

a) Superstructure :

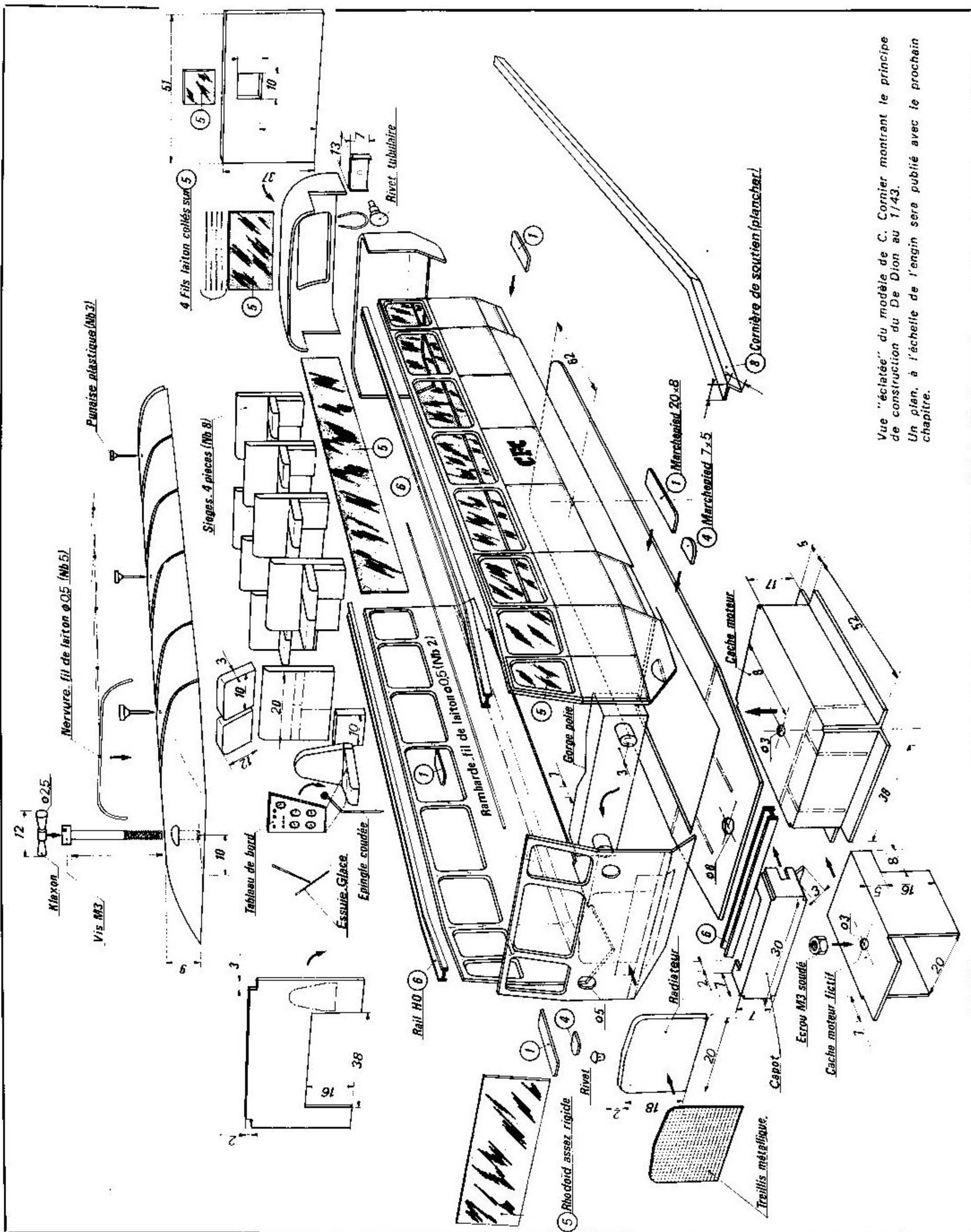
Découper dans du laiton de 15/10 le plancher/châssis en ménageant l'emplacement du bogie moteur. Percer un trou de 6 mm de $\varnothing$ à l'avant pour la lampe d'éclairage.

Dans du laiton de 10/10, exécuter un bâti pour le moteur qui sera en même temps son support, puisqu'une vis tiendra lieu de pivot, selon le principe utilisé par Jouef pour son autorail 300 ch. Le capot étant découpé, le souder à l'emplacement prévu. A 62 mm du bord arrière du plancher, et bien dans l'axe, percer un trou de 2 mm de $\varnothing$ pour fixer le support de l'essieu arrière.

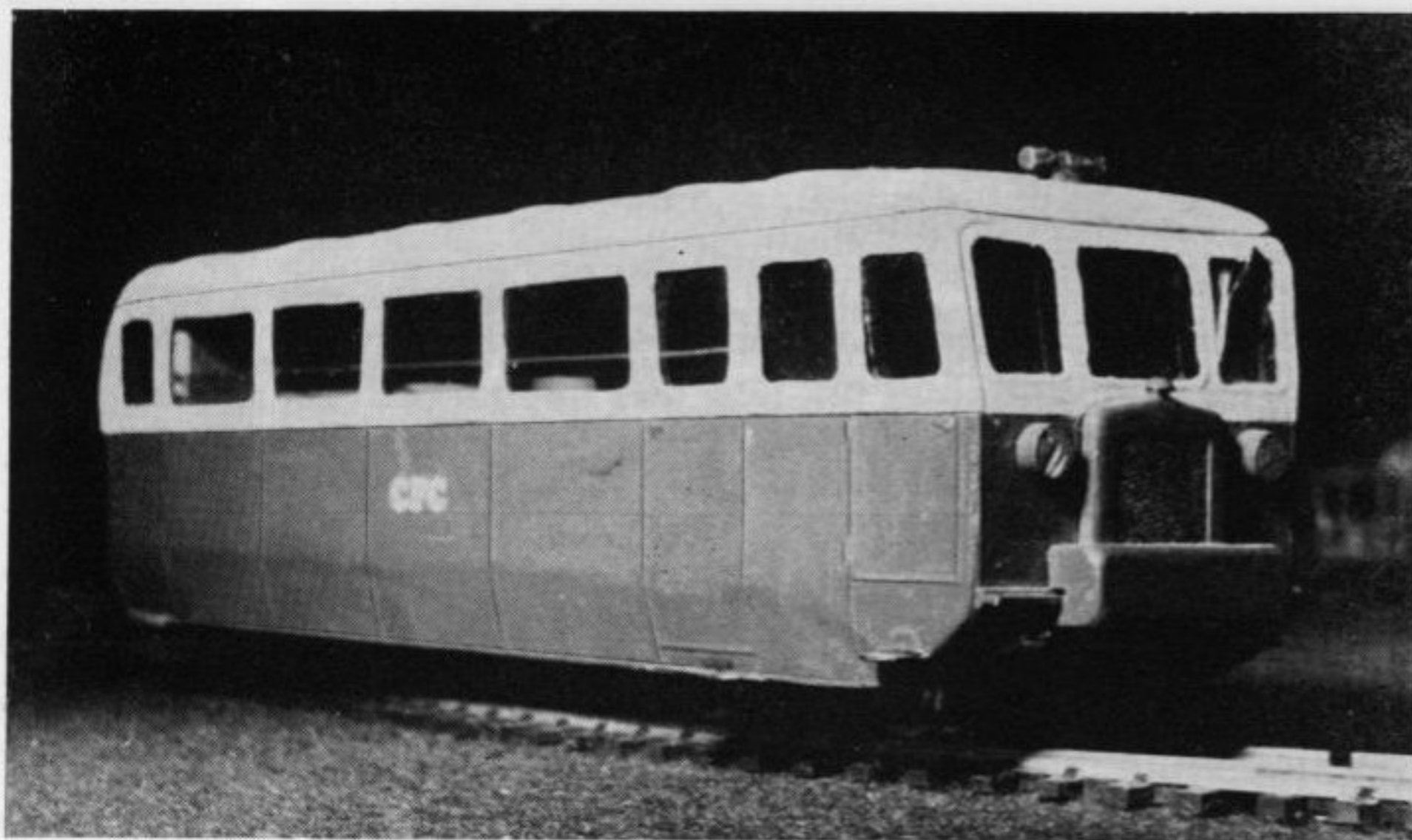
Après avoir essayé à la main le bogie moteur sur la voie, démonter le bogie et l'essieu arrière pour souder la carrosserie qui est en laiton de 8/10 ou 10/10.

Modèle à l'échelle Oe (1/43 sur voie étroite 16 mm) d'un autorail De Dion type NC, réalisé par C. Cornier.

Les côtés et les faces avant et arrière de la carrosserie seront d'abord dessinés sur une planche de laiton bien plane à l'aide d'un crayon et découpés à la scie (ménager 5 mm autour de chaque pièce afin de pouvoir les poser sur cales lors de la gravure).



Vue "éclatée" du modèle de C. Cornier montrant le principe de construction du De Dion au 1/43.
Un plan, à l'échelle de l'engin sera publié avec le prochain chapitre.



Autorail De Dion Bouton type NC unidirectionnel.

Caractéristiques générales de l'engin réel :

Longueur de la carrosserie (voie de 1 m)	8,75 m
Largeur ..	2,30 m
Hauteur de caisse	2,70 m
Nombre d'essieux : 3 (un bogie à l'avant + un essieu arrière).	
Diamètre des roues motrices	710 mm
Poids à vide	9,5 t
Nombre de places assises	31
Puissance du moteur	100 ch
Vitesse normale	45 km/h

Cornier

— Gravure de la caisse :

Tracer au crayon ou au stylo à bille les dessins des flancs et des faces avant et arrière de la carrosserie, puis repasser avec une plume Minerva n° 3 ou 4 remplie de vernis protecteur spécial Lefranc & Bourgeois, réf. 3764. La face opposée est aussi à enduire de vernis afin de la protéger lors de la gravure. Après vérification des dessins, placer une petite cale de bois à chaque coin de la plaque pour maintenir à 5 mm environ du fond du récipient en verre contenant le perchlore de fer à 45° Baumé non dilué, dans lequel nous allons l'immerger, côté dessiné en bas.

Agiter le récipient délicatement tous les quarts d'heures afin de régénérer le perchlore à la surface du dessin et surveiller la gravure toutes les demi-heures. Au bout de 2 heures à 2 h 30 environ, selon le degré d'usure du perchlo, retirer les pièces, la gravure doit être suffisante, laver soigneusement à l'eau chaude avec un détergent, rincer abondamment et sécher. Diluer le vernis protecteur à l'aide d'un chiffon imprégné d'essence de térébenthine.

— Montage de la caisse :

Mettre en forme la partie inférieure arrière de la carrosserie en entaillant légèrement et en soudant grassement pour les arrondis du bas ; puis limer. Plier légèrement l'avant au niveau des glaces et, à la partie basse, percer des trous de 5 mm de ϕ pour les phares. Plier légèrement les flancs, sur toute la longueur, à 12 mm du bord inférieur et au niveau de la porte centrale, afin qu'ils épousent la forme du châssis. Souder une petite cornière, constituée par du rail HO, à la base et sur le dessus des faces latérales et avant, pour les raidir.

Découper et former la partie supérieure arrière suivant le schéma, en respectant le plus possible l'arrondi arrière, puis souder grassement et finir à la lime. Présenter et ajuster l'ensemble et tracer dans le milieu de la face arrière un rectangle de 30/15 mm. Après découpage, border la fenêtre ainsi réalisée d'un fil de laiton de 0,5 mm. Souder cette partie à la base et sur les côtés, puis souder un fil de laiton de 0,5 mm à l'avant de cette partie pour imiter la nervure.

Cornier

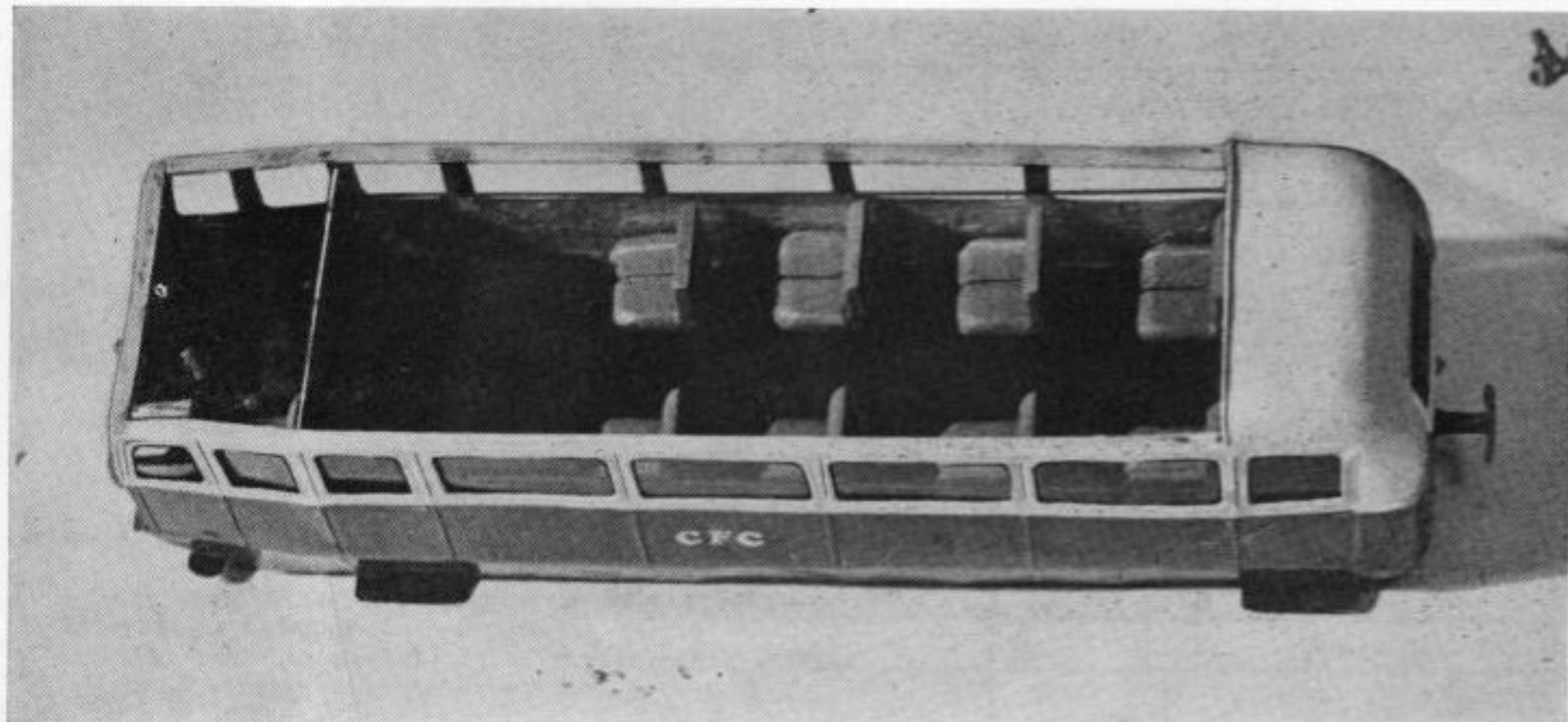
— Soudure de la caisse et du châssis :

Ces opérations terminées, souder les quatre côtés en vérifiant que le châssis s'emboîte à l'intérieur sans problème. A 10 mm du bord inférieur des flancs, côté intérieur, souder une cornière de 5/5 pour que le châssis vienne se poser dessus, puis souder le châssis.

— Montage du toit :

Prendre un morceau de bois de 9 mm d'épaisseur et de 180 mm de longueur sur 56 mm de largeur. Mettre les nervures (fil laiton) en place suivant le schéma ; pour cela, exécuter une petite saignée à leur emplacement à l'aide d'un morceau de scie à métaux puis appliquer une couche de colle (type « Cyanolit » par exemple) avant le montage définitif. A la partie arrière, faire un petit épaulement dans le bois pour que le toit s'emboîte sous la partie métallique et présenter l'ensemble, tout doit être homogène.

(A suivre : Détaillage et décoration.)



Détail de l'aménagement intérieur du modèle au 1/43.

LE DECOR DU RESEAU

xavier jacquet

VOLET n° 4 le dépôt vapeur ; hier, aujourd'hui et demain.

Dans une suite d'articles passionnants que nous vous conseillons de relire*, M. Gillot nous a promenés à travers un dépôt type, nous expliquant à chaque pas pourquoi et comment vivait ce vaste établissement.

Nous vous proposons aujourd'hui de vous accompagner le long des pistes de quelques dépôts, grands et petits, répartis aux quatre coins de France avec un petit crochet par la Belgique.

Nous ne dévoilerons aucun secret du fonctionnement d'un dépôt. Nous regarderons comment il est bâti, nous écouterons ses bruits, sentirons l'odeur du charbon, de l'huile et de la vapeur mêlés, et retiendrons tous les détails essentiels caractérisant une telle installation pour les reproduire de la façon la plus réaliste possible sur notre réseau.

Aux visites en groupe trop souvent techniques et rapides, nous préférons les visites en solitaire où, accompagnés par un cheminot, nous découvrirons le dépôt tel qu'Etienne Cattin nous le conte :

... Aujourd'hui, c'est jeudi. Quelle belle invention que le jeudi, aussi bien pour Pierre qui ne va pas à l'école, que pour Paul et Jacques qui ont l'autorisation de sortir de la cour et, sous la surveillance de leur aîné, de parcourir la terrasse dans tous les sens depuis le fond du jardin jus-

qu'à l'extrémité des terrains vagues. Toute la journée, ils s'extasiaient devant les démarrages, comptent les wagons des trains montants ou descendants ou couvent du regard les rames de bateaux. Ils ont demandé à papa si Minot se trouvait dans le secteur et à quelle heure il arrivait ou partait ou préparait sa machine sur une des fosses devant le passage. Et s'ils ont la chance de les voir, Minot avec son grand Cristophe, ils leur font des gestes pathétiques par-dessus les traverses de la clôture et les deux hommes répondent par leur salut traditionnel et leur gros rire sonore. Comme il aime les enfants, Minot, lui qui n'en a aucun.

Que de choses à voir, le jeudi ! On pousse jusqu'à l'extrémité du dépôt, du côté du tunnel d'Audun. Là, il se passe un phénomène qui transporte toujours Jacques au septième ciel. Une locomotive s'avance sur le pont tournant. Le mécanicien l'arrête bien au milieu. Quand il s'agit d'une 150 E ou d'une Pacific, il lui arrive d'avancer et de reculer plusieurs fois de quelques centimètres pour que tous les essieux se placent bien ensemble sur le pont. Puis, il descend, pousse ses manettes, et la grosse machine se met à tourner toute seule. Quelle merveille ! Cette nuit encore, Jacques en rêvera.

Quelquefois, on voit sortir de l'atelier des copains de Pierre. Car, au dépôt, Pierre compte plusieurs copains dont il a fait la connaissance sur le passage de bois

* Voir Loco Revue n° 311.

La sablerie, avec son aire de stockage couverte et le portique de distribution. Bâtiments HO, construction Ph. Zaggia.

